SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 14 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida y agradece la presencia de los miembros de la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata, con quienes queremos conversar sobre la situación del dragado, asunto que ya fuera considerado en anteriores reuniones de la Comisión.

Si la señora Senadora Pou no lo toma a mal, le cedería la palabra para que fuera ella quien presentara la inquietud que mueve a esta Comisión.

SEÑORA POU.- En la última sesión de la Comisión luego de tratar otros temas, manifesté la preocupación de todos los miembros, y en especial de algunos, en virtud de que nos enteramos, por medio del Presidente, de la situación de tremendo endeudamiento de nuestro país respecto al tema del dragado. Las cifras realmente eran importantes y cuando tomamos conocimiento de que peligraba toda la obra y no solamente su mantenimiento, creímos del caso colectivizar lo que conocíamos y, fundamentalmente, escuchar a esta delegación para tener una versión fidedigna del estado de situación, a fin de ver si juntos podíamos avanzar en el camino. Por eso, propondría que quienes hoy nos visitan, nos contaran un poco toda la historia.

SEÑOR ZUMARAN.- Voy a comenzar exponiendo el tema. Nosotros varias veces hemos tenido que recurrir ante las autoridades del país pidiéndoles dinero para esto, lo cual no es agradable. Esto es así, sobre todo en una situación tan difícil como la que atraviesa el país en su conjunto. Indudablemente, el Estado uruguayo tiene necesidades insostenibles, fundamentalmente en lo que respecta a elementos sociales de gran importancia. De modo que tenemos que hacer este planteo sabiendo bien lo difícil que resulta la tarea.

Si los señores Senadores me permiten, en primer lugar, quiero decir que luego de conocer esta obra, puedo afirmar que realmente ha sido buena para el país y ha dado resultados importantes. Se trata de un canal de 104 kilómetros que, concretamente, da salida a Martín García y también a toda esa zona que recibe, por ejemplo, lo que viene por el lado del Río Uruguay. Por tal razón, se puede decir que la obra da vida al litoral uruguayo, teniendo además en Nueva Palmira su punto central, ya que es un lugar en el que se está invirtiendo mucho y donde existen una serie de proyectos importantes para la vida del país. Allí se mueve el grano de toda la zona triguera y de soja de nuestro litoral y también se encuentra el citrus.

Como productor, no de esa zona sino de Melilla, puedo decir que el citrus no lo sacamos por Montevideo sino por Nueva Palmira, donde existe una importante infraestructura que cuenta con un frigorífico. A pesar del costo de llevar el citrus hasta allí, preferimos ese lugar por el servicio muy bueno que nos brinda.

Por otra parte, en los últimos años -y también ahora- ha aparecido la madera, cada vez con mayor volumen. Se puede decir que aunque no es la única, la principal zona maderera del país es actualmente la de Paysandú, Río Negro y el norte de Colonia, desde donde se está sacando muchísima madera.

De modo que en materia de producción y de trabajo, esta obra es realmente importante para el país. El canal Martín García comenzó a funcionar en 1999; del mismo no voy a dar las cifras porque no terminó el año. En aquel entonces yo no era miembro de la Comisión, aunque sí el doctor Baliero, pero recuerdo que mucha gente decía que los argentinos iban a tratar de boicotear la obra y que, por lo tanto, no habría flujo de fletes. En 2001 la recepción fue tenue, pero de todos modos hubo barcos dirigidos hacia Martín García. Ese canal es muy bueno y las condiciones naturales así lo indican. Inclusive, en la época de la Colonia, el tráfico se hacía por Martín García. Posteriormente, los argentinos -porque el canal está pegado a la costa uruguaya- hicieron su canal, el Mitre, pegado a la costa argentina, pero este tiene unos problemas muy grandes y, en consecuencia, es muy superior el servicio que brinda el canal Martín García. Entonces, tenemos un crecimiento en 2001, mientras que en 2002, que fue un año de una crisis espantosa para la Argentina, sobre todo en materia de granos, y también para el Uruguay, bajó la cantidad de toneladas, aunque no mucho, pero de todos modos fue superior a 2000. Quiere decir que, a pesar de la crisis de 2002, el pasaje de toneladas fue mayor que en 2000.

Con respecto a 2003 debo decir que aún no hemos terminado el año, estamos a mediados de setiembre, y tenemos los datos hasta julio, es decir, de algo más de seis meses. Eso ya nos permite decir que se constata un incremento del 40 % en materia de toneladas -no es la cantidad de barcos lo que importa- con relación a 2002 -el porcentaje de aumento es menor en comparación con 2001- lo que indudablemente habla de una suba muy significativa en tan solo siete meses.

En consecuencia, por razones económicas, socio-políticas, de conveniencia y de soberanía del país, era muy importante llevar a cabo esta obra. En tal sentido, cabe recordar que esto se llevó a cabo a través de gobiernos de varios partidos. Como dije, se trata de una obra muy importante cuyos resultados, tomando en cuenta los años 2000, 2001, 2002 y el próximo cierre de 2003, son muy significativos. Naturalmente, también hay una parte dolorosa, que son nuestras deudas.

Esta obra implicó una inversión de U$S 100:000.000, de los cuales U$S 50:000.000 aportó el Uruguay y el resto la Argentina.

Una vez finalizada la obra, empezó un trabajo de carácter permanente -que la naturaleza dirá si se prolongará de por vida- en lo que tiene que ver con el mantenimiento del canal, porque el barro -sobre todo del río Paraná, pero también del río Uruguay, aunque en menor medida- sigue viniendo todos los días, por lo que si no se hace una tarea continua en ese sentido, el canal se termina. El Uruguay llevó el canal a 32 pies para poder navegar en condiciones competitivas. Se trata de barcos de muy buen calado que compiten en la región. Entonces, la situación está en que todos los años, todos los meses, hay que dragar.

En 1999 se realizó una licitación para ese mantenimiento, que representa una inversión para el canal -que maneja la Comisión Administradora del Río de la Plata- de U$S 10:000.000 anuales, que se pagan con tres ingresos. En primer lugar, se hace con lo

que produce el peaje, para bajar esa inversión; segundo, lo que no cumple el peaje tiene que ser pagado una mitad por la República Argentina y la otra mitad por el Uruguay. Si bien podemos decir algo sobre las posibilidades que manejábamos para que en un futuro no tuviera que mantenerse el canal con el dinero de los Estados, sino que se hiciera con su propio funcionamiento y con su peaje -tenemos planes para esto- en lo inmediato si el derivado de los peajes no cumple estos U$S 10:000.000 anuales, aproximadamente, nosotros precisamos la mitad de la tesorería argentina y la otra mitad de la tesorería uruguaya. Al principio, en 1999, en 2000 y hasta una parte de 2001, dichas tesorerías pagaron; pero tal como lo expresa un documento que he dejado en poder de la Comisión, hubo una evolución de la deuda. A comienzos de 2001 la Argentina empezó a tener una crisis financiera muy grande; en abril de ese año la Argentina empieza a generar deudas grandes, de U$S 3:000.000 -éstas son cifras generales- pero el Uruguay, en esa misma fecha, debía U$S 31.000.

SEÑOR BALIERO.- Quisiera decir que no es que estuviéramos debiendo, sino que eso es producto del ajuste.

SEÑOR ZUMARAN.- En octubre de 2001 ya la cosa empezó a complicarse. La Argentina siguió debiendo, pero algo más, alrededor de U$S 4:000.000 y el Uruguay, que apenas tenía unas pequeñas deudas de ajustes, en ese momento debía U$S 967.000, que ya empezaba a preocupar. En enero de 2002, la deuda de la Argentina ascendió a U$S 4:500.000, y la de Uruguay a U$S 1:100.000. Así, en julio de 2002 la Argentina seguía aumentando, llegando a una deuda de U$S 4:800.000 -no porque no pagaran nada, sino porque pagaban menos de lo que se debía pagar- mientras que el Uruguay -acá la cosa también se estaba poniendo más difícil- debía U$S 1:800.000. En setiembre de 2002, la Argentina debía U$S 5:200.000 y el Uruguay U$S 2:600.000. Si los señores Senadores quieren más datos, puedo decir que en noviembre de 2002 la Argentina estaba en U$S 6:300.000 de deuda y el Uruguay en U$S 3:600.000.

Nosotros decíamos que era una barbaridad y que, al menos, debíamos menos, la mitad, y el acreedor, que es el concesionario que hace este mantenimiento, protestaba más a la Argentina que al Uruguay. Esto se mantuvo y en febrero de 2003, las cantidades son más o menos las mismas. Sin embargo, a medida que empieza a transcurrir el presente año, la Argentina, que debía U$S 6:400.000 y en mayo llegó a deber U$S 7:100.000, vio descender su deuda, ya que en julio ésta se ubicaba en U$S 5:800.000 y en setiembre llegó a los U$S 5:100.000. Así que la Argentina siguió pagando, incluso pagando algo más de lo que correspondía a los pagos de los últimos meses, y si bien su deuda es muy grande, en realidad ha disminuido; por lo menos, ahora es un país deudor al que no saludan con tal mala cara, como había ocurrido hasta ahora.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera hacer una pregunta muy puntual. ¿La empresa cobraba religiosamente lo que se recaudaba por concepto de peaje, o también hay deudas sobre eso?

SEÑOR ZUMARAN.- No, no hay deudas, porque ellos recaudan, nos dan el dinero para control -tenemos una empresa que se encarga de eso- y luego le hacemos el cheque, es decir, se les devuelve el cheque que siempre hemos tenido, descontándose de los U$S 10:000.000. Cabe acotar que los vencimientos son cada tres meses; así, nosotros no sabemos realmente cuánto corresponde al vencimiento hasta que se ajustan los peajes. Por eso, siempre se nos da una cifra aproximada. De cualquier manera, al final, luego de hacerse los números, se constató que la deuda argentina había empezado a bajar y la uruguaya, por su parte, había comenzado a subir. Por eso, actualmente, en este mes de setiembre, la deuda uruguaya es más grande que la argentina.

Hemos hecho un "racconto" -perdónesenos si ha resultado un poco pesado- señalando que nosotros estábamos en cero o con U$S 30.000 de algún ajuste en abril de 2001; luego, en 2002 ellos debían mucho y nosotros poco, y ahora, en 2003, resulta que el Uruguay es el mayor deudor.

SEÑOR MORELLI.- Lo cierto es que, al día de la fecha, entre los dos países estamos debiendo U$S 11:449.000, de los cuales U$S 6:293.000 corresponden al Uruguay y U$S 5:156.000 a la Argentina.

La empresa se llama Riovía S.A.; es uruguaya y está conformada por un consorcio de empresas extranjeras donde el único accionista es un conjunto de dragadores holandeses -cuyo nombre es Boscalis- que son los más importantes que hay en el mundo. Para esta deuda que acabamos de señalar, se nos ha pedido a los dos países un cronograma de pago. Así, los argentinos presentaron el cronograma de qué es lo que piensan pagar de aquí a fin de año.

Si ellos cumplen con los pagos que se han comprometido a hacer -como lo han estado haciendo religiosamente- a fin de año, en lugar de U$S 5:156.000 -más lo que se irá adicionando cada trimestre por nuevos vencimientos y menos los pagos por peajes y por aportes comprometidos- estarán debiendo solamente U$S 2:600.000. A su vez, por instrucciones del señor Ministro Opertti - nosotros somos delegados del Uruguay, es decir, dependemos de la Cancillería- hemos hablado con el Ministerio de Economía y Finanzas, que nos ha comunicado que en este momento no existen disponibilidades de caja para hacer pagos y nos ha prometido para el mes de octubre US$ 500.000 a cuenta de esta deuda de U$S 6:293.000. Si esta fuera la única entrega que hace el Uruguay, vamos a llegar a fin de año con las cifras con las que empecé mi exposición, es decir, debiendo U$S 10:000.000, de los cuales el Uruguay va a estar debiendo U$S 7:300.000 y la Argentina, U$S 2:600.000. Esa es la situación en números.

La situación en hechos es que por el importe de la deuda la empresa se puede ir en cualquier momento, con lo cual el canal se perdería. Ese es el gran riesgo que estamos corriendo si no tenemos mayores ingresos.

SEÑOR CASARTELLI.- Mi pregunta no está referida directamente a la situación de endeudamiento, sino a algunos datos de la operativa, porque están vinculados entre sí. Es decir, cuando tenemos una situación de dificultad para pagar una deuda, más allá de analizar los elementos que la generan, hay que analizar cómo modificarlos, que en este caso son dos: el peaje y el costo de mantenimiento. Aquí se ha hablado de U$S 10:000.000 anuales por mantenimiento. Cuando se gestionó la posibilidad de abrir el canal, era importante que se hiciera y estamos de acuerdo en que se haya hecho. Nuestra perspectiva del desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay es importante, más allá de que es mucho más importante para la Argentina, en función de sus proyectos.

Uno de los elementos que se manejaron en aquel entonces -que era cierto y supongo que sigue siéndolo- era que, en virtud de la distinta calidad de los fondos marinos del Canal de Martín García y del Canal Mitre, el mantenimiento del primero era mucho más barato. Creo que este es uno de los elementos que jugaron para la fijación del peaje, aunque no lo tengo claro. Entonces, ¿qué posibilidades de modificación del peaje existen en función de esa situación planteada?

En el estado actual es "fifty-fifty" entre Argentina y Uruguay. ¿Cuál es el porcentaje a través del uso que se haga en Martín García, de la mercadería procedente del lado argentino o del lado uruguayo? No tengo los datos, pero no sé qué relación mantiene el volumen transportado procedente de Paraná con el del Uruguay. Pregunto esto porque son elementos a tener en cuenta en una posible negociación en el futuro.

SEÑOR ZUMARAN.- El tema que nosotros planteamos varias veces es el siguiente. En primer lugar, el mantenimiento argentino es mucho más grande que el de Martín García; hay que tener en cuenta que el Canal Mitre tiene más kilómetros. Pero, hasta el año 2002, ellos percibían de peaje U$S 60:000.000 por el sistema argentino del Mitre y U$S 40:000.000 de subsidio. Entonces, el costo era de U$S 100:000.000 anuales. El subsidio fue pagado en 2001, pero después vino la crisis argentina y en 2002 no le pagaron a Hidrovía, que es la empresa argentina. Entonces, eso llevó a que el 30 o el 31 de diciembre -no era el momento más indicado- el gobierno argentino emitió un decreto por el que aumentaba las tarifas de su canal para que el ingreso fuera de U$S 100:000.000, sin subsidio, porque de lo contrario la empresa no podía hacer el mantenimiento del Mitre. El Uruguay está en U$S 10:000.000, aunque en Punta Indias hay una parte que nosotros también aprovechamos, tema este que es un poco más complicado. De todos modos, en una relación de diez a uno, Martín García era la solución más correcta.

Lo cierto es que la Argentina está jugada a eso y siempre estuvo en contra de que se hiciera el Martín García. Su construcción se realizó por la presión uruguaya así como por la actitud de Presidentes argentinos que tuvieron una visión un poco más generosa, más latinoamericana y regional, hasta que finalmente se aceptó. Sin embargo, uno ve permanentemente que la actitud argentina fue la de tratar que el Martín García no funcionara demasiado.

Entonces, lo que nosotros recibimos por concepto de peaje es menos de lo que genera Martín García, al menos desde el punto de vista uruguayo. Creemos que de ese dinero que se recibe por los distintos tramos se tendría que ser más alto. En este sentido, contamos con una gran cantidad de argumentos -que se podrían expresar aquí- para aumentar el ingreso del Martín García. Asimismo, tenemos los antecedentes de que cuando la obra se hizo, los ingenieros que previeron todo esto pensaron en un trabajo de dimensiones mucho mayores para nosotros.

Debo decir que personalmente me enteré el 31 de diciembre de que aumentaban las tarifas argentinas, porque un particular me avisó por correo electrónico que iba a salir el decreto. Ese mismo día formulé la protesta también por ese conducto. Observen que no era ese el mejor momento desde el punto de vista anímico, lo que llevó a todo un planteo uruguayo ante la delegación argentina en un plenario extraordinario en los primeros días de enero. En esa oportunidad se abordó el tema del aumento unilateral de las tarifas del Mitre y la forma de hacerlo, por comunicarse un 31 de diciembre sin consulta previa, siendo que el Tratado exigía esa obligación. Además, esto se hizo sin Notas Reversales, lo que también se establece en el Tratado.

No sé si he contestado todo lo que se me preguntó -que fueron varias cosas- pero esa es mi intención.

Entonces, nosotros estamos permanentemente en una situación que nos parece muy injusta y que genera un costo para el gobierno uruguayo. Digo esto porque no habría que considerar tanto quién usa más el Canal -eso es difícil de calcular porque generalmente no se carga todo en un barco y termina todo allí- sino que tendríamos que ver que lo que al Uruguay le interesa -que tiene que ver con los 104 kilómetros del Martín García- es que en lo que se le pague a cada barco haya un mayor porcentaje para el canal Martín García y, por lo tanto, la mitad sea uruguayo. Creemos que entre el aumento del flujo de barcos que han venido, y si mejoráramos el porcentaje que Martín García debe tener en esos tramos, si bien no podría decir que nos autofinanciaríamos, de los diez millones, tendríamos siete u ocho con seguridad; pero eso depende de la negociación que se haga con la Argentina. Ese es el tema central.

SEÑOR BALIERO.- Quería complementar algo de lo dicho por el doctor Zumarán. Ante el aumento unilateral de tarifas dispuesto por la Argentina en violación de las Notas Reversales, no sólo hubo una protesta, que señaló el doctor Zumarán, sino que el Uruguay asumió una actitud positiva en el sentido de que no subimos el peaje de Martín García. Es decir que, en este momento, el peaje de Martín García es más barato que el de Mitre, lo que ha producido cierta desviación del tráfico a favor del canal Martín García. En realidad, esa fue nuestra actitud de respuesta a la medida unilateral adoptada por la Argentina.

En este momento estamos negociando el tema junto a una cantidad de cosas que acaba de señalar el doctor Zumarán. Por Notas Reversales ambos países estamos obligados a consultarnos para la fijación de los peajes en el Río de la Plata y, aunque no hubiera Notas Reversales, eso surge por una obligación principal del propio Tratado del Río de la Plata. Además, hay otra Nota Reversal que dice que el precio del peaje vía Emilio Mitre o Martín García debe ser el mismo. En este momento, no estamos cumpliendo deliberadamente con eso como respuesta a la actitud unilateral de la Argentina de subir el peaje. Como dije, esa es una actitud de respuesta diplomática y política, buscando una solución. Eso nos perjudica porque recaudamos menos, pero hasta que no se solucione este tema, seguimos con un peaje más barato en Martín García.

SEÑORA POU.- Con respecto a esto último, se dice que los está perjudicando, pero al igual que cuando bajan las tarifas aumenta el consumo, supongo que el hecho de no haber aumentado el peaje debe haber algún beneficio, aunque sé que no se puede medir.

Quería hacer dos preguntas, porque el contador Morelli nos dijo que corríamos el riesgo de que la empresa de dragado se retirara. Espero que eso no ocurra pero, aparentemente, han habido amenazas al respecto.

La Argentina ha venido cumpliendo y nosotros no; entonces quería saber qué responsabilidad podríamos tener como país, si es algo de fantasía o si realmente puede constituirse en un episodio real.

La segunda pregunta que sé que es la más difícil, refiere a lo siguiente. Visto que nuestro país tiene dificultades muy reales y muy concretas en este momento -aunque esperemos que momentáneas- de poder hacer erogaciones contantes y sonantes, quisiera saber si ustedes han investigado o explorado algún otro instrumento financiero que pueda evitar lo que ha sido motivo de mi primera pregunta, que es el retiro de la empresa.

SEÑOR ZUMARAN.- Sobre el segundo tema, que es el más concreto, a iniciativa del Ministro Opertti, a fines de 2002 se hizo una gestión ante la Corporación Andina de Fomento que tuvo interés en financiar estos atrasos. Esta Corporación nos daba la posibilidad de un crédito -se había pensado en U$$ 25:000.000- que nos permitiera que la Argentina y el Uruguay tuviéramos varios años mientras la situación de ambos países mejorara. Nosotros vimos esa iniciativa del Ministro Opertti con gran alegría y

empezamos a trabajar en ella en setiembre u octubre de 2002. En enero teníamos prácticamente, no digo el préstamo terminado, pero sí el visto bueno. Ellos tienen distintos grupos y deben ir determinando si el contrato es o no viable. De todos modos, ponían como condición -lo que está muy bien- que si bien la deuda la iba a tomar la Comisión Administradora del Río de la Plata, los dos países debían garantizar que asumirían la deuda como propia, en caso de que la citada Comisión, por sus peajes y otros elementos, no llegara a cumplir. Fue así que el problema se nos complicó.

Del lado uruguayo, la dificultad consistía en nuestra situación como deudores del Fondo Monetario Internacional, que no nos permite asumir más deudas. Por su parte, la Argentina todavía no era miembro de la Corporación Andina de Fomento. Ahora el Parlamento, hace aproximadamente dos o tres meses, aprobó esta iniciativa, pero todavía estaba todo muy frío. Sin embargo, hubo un gran interés por parte de un instituto financiero que es tan importante como el BID, que incluso a veces vuelca más dinero que el propio Banco Interamericano de Desarrollo. El interés se manifestó, concretamente, por Martín García en virtud de la Hidrovía, con Bolivia, con el sur del Brasil y con el Paraguay. Esto despertó, repito, un gran interés por el Canal. Esto no está terminado, pero la gestión estaba bien encaminada y podría concretarse.

Otra solución a la que se ha referido la señora Senadora Pou, podría tener que ver con la alternativa de pagar, no con dinero sino con Bonos o con algún otro elemento de ese tipo. Nosotros manejamos esa solución con la empresa Hidrovía, cuyos dueños son holandeses y vinieron la semana pasada a Montevideo, oportunidad en la que mantuvieron una reunión en la Cancillería uruguaya.

Asimismo, los demás miembros estaban en una reunión en Colonia y el señor Baliero y yo los recibimos. Ellos plantearon que esta empresa holandesa tiene interés en permanecer en el Uruguay. Actualmente, está trabajando en un dragado de la Administración Nacional de Puertos. De modo que para que no quedara una sola empresa a cargo del dragado del Río de la Plata -que sería ésta que está muy vinculada a la República Argentina- nos gustaría que la otra empresa que lleva años de trabajo en el Uruguay continuara desempeñándose aquí, sobre todo teniendo en cuenta que ya tiene un contrato. Aclaro que no pretendemos hacerle un homenaje a esta empresa, porque no sería lo correcto, pero es objetivo decir que esa draga tenía bandera uruguaya.

Sin embargo, en una resolución de hace pocos meses, se le sacó ese carácter de ser la única con bandera uruguaya, aunque creo que el Senado ya votó para que la recuperara, lo cual le dio gran alivio a estos holandeses que no podían entender que el Uruguay no los ayudara un poco en su pelea, en su competencia con la Argentina. El viernes pasado hicimos la consulta ante el Ministerio de Economía y Finanzas uruguayo, porque nos parece que la Cancillería que debe determinar con qué vamos a pagar, ya que no será con dinero. En tal sentido, hablamos telefónicamente con el señor Ministro y con el doctor Fernando González, que es el Director General de Secretaría.

SEÑOR RODRIGUEZ APELO.- Hay un tema que, de pronto, no es menor y es el relativo a que la Corporación Andina de Fomento establecía como condición -aunque creo que no hubiera tenido andamiento- que los Gobiernos uruguayo y argentino dieran su aval. Realmente, no sé si esto sería aceptado por los Ministerios de Economía y Finanzas de cada país. Quizás usted mencionó este punto y yo no lo advertí.

SEÑOR ZUMARAN.- Hemos hablado con los tres últimos Ministros de Economía y Finanzas sobre este tema, pero el aval no fue aceptado.

SEÑOR MORELLI.- Creo que las dos soluciones, tanto la de la Corporación Andina de Fomento como la de realizar el pago mediante instrumentos financieros -Letras, Bonos o Certificados de Depósito Bancario- no son contrapuestas. Si bien el préstamo de la Corporación Andina de Fomento está muy avanzado, como decía el doctor Zumarán, no es algo inminente sino que, por el contrario, su trámite llevará seis u ocho meses más. En cambio, el pago de la deuda que hemos generado con la empresa sí debe ser inmediato porque ésta quiere cobrar. Tiene un seguro por hasta determinada cantidad para el caso de que no se les pague, pero ya se han pasado en casi el doble y por ese motivo están apurados por cobrar y han amenazado, inclusive, con abandonar las obras si no abonamos lo que debemos. Entonces, si obtuviéramos del Ministerio de Economía y Finanzas recursos para cancelar lo que ya venció, tendríamos el tiempo suficiente para obtener el préstamo de la Corporación Andina de Fomento -que sería el ideal porque nos eximiría de pagar durante uno o dos años, que es lo que nos llevaría la renegociación- y, además, nos permitiría consolidar esta recuperación económica que, aparentemente, se viene insinuando.

En definitiva, estamos trabajando sobre estos dos elementos: pagar la deuda atrasada mediante instrumentos financieros, ya que el Ministro Alfie nos dijo que tenía dificultades de caja, y realizar la gestión ante la Corporación Andina de Fomento.

SEÑOR VIRGILI.- Por lo visto, esto no se autofinancia con el peaje. Quizás ahora mejore un poco la situación, porque se habla de que hubo un aumento del 40%. A mi juicio, la deuda no es tan importante. Incluso, en función de la difícil situación que hemos atravesado los dos países, sería difícil que no debiéramos; esa es una realidad. Además, han quedado cosas para atrás que no son más importantes que ésa, que lo es en grado sumo, ya que si no se draga, se liquida el canal y después no sirve para más nada.

Por otra parte, me gustaría saber cuánto ha cobrado esa gente durante los años que ha estado trabajando.

SEÑOR ZUMARAN.- Han recibido U$S 100:000.000 por hacer el canal y casi U$S 20:000.000 por el mantenimiento.

SEÑOR VIRGILI.- Creo que ha sido un cliente bastante importante. Evidentemente, esto no me lo deben a mí, y por eso digo que no es mucho. Pero ha habido circunstancias fortuitas y todo el mundo lo sabe; la Argentina no pagó a nadie y el Uruguay pagó poco. Es una situación embarazosa que tienen estos dos países, pero parecería que van repuntando. Ya ustedes lo notan en esto de subir un 40%, que puede ser un 60% o un 70% en el año. Quiere decir que, tal vez, si eso se produce, se podrá estar en condiciones de poder pagar una parte; incluso, se podría autofinanciar.

Es evidente que esto constituye una necesidad imperiosa, pero tenemos que buscar la manera de que esta gente no se vaya. Capaz que se van si no les pagan, aunque pienso que si están trabajando en el Puerto, querrán quedarse. De cualquier modo, no podemos jugar con eso. Lo importante es buscar algo para, por lo menos, achicar la deuda. Igual confieso que hay muchos otros más nerviosos que yo frente al problema de las deudas, tanto del Uruguay como de la Argentina.

Me parece que aquí, reitero, hay una necesidad imperiosa. Si aquí ustedes no dragan, la cosa no funciona. Por eso digo que es una cuestión de vida o muerte, y el Gobierno tendrá que saber eso y buscar un crédito, porque no hay dinero.

SEÑOR ZUMARAN.- Sé que la situación del Uruguay y de la Argentina son muy malas, e incluso quizá sea peor la de la Argentina que la de nuestro país. Ahora bien, debemos decir que vemos pocas soluciones para el problema de esta deuda. Como se sabe, me formé como abogado y, además de ser abogado, he sido quintero toda la vida; incluso, quizás tenga más años como quintero que como abogado. Entonces, para mí, las deudas son deudas y los acreedores son acreedores. Pero ahora los contadores -tengo a mi lado un gran amigo que es contador- inventan algunas expresiones, como por ejemplo, la de que las inversiones son negativas. Personalmente, me pregunto cómo es que pueden serlo, pero así se ha dicho. Entonces, en nuestras leyes presupuestales está fijada la obligación de cumplir con el pago, cada tres meses, de poco más de U$S 1:000.000., aunque en pesos. La deuda seguía en pesos, y aún hoy sigue, pero entonces empezamos a preguntarnos por qué la cuenta uruguaya empezó, de a poquito, a caer. La respuesta es porque seguíamos con un dólar a $ 9. Debemos recordar que estamos hablando de un contrato internacional que, además, tiene todas sus consecuencias por mora -y no se imaginan todo lo que estamos pagando por ese concepto- además de sus intereses, etcétera. Están también los daños y perjuicios, y aquí la instancia correspondiente ni siquiera tendrá lugar en la jurisdicción del Uruguay, sino en un tribunal internacional. Entonces, no sé adónde vamos con el Martín García.

Por otro lado, está el tema de las crisis, que comprendo perfectamente. En los rubros de inversión, se ha hablado de fijar bajas, por ejemplo, de un 30% o de un 50%, y esto figura en inversiones del Ministerio de Relaciones Exteriores, como si en lugar de seguir con el Canal, fuéramos a hacer una fiesta o un evento que pudiéramos sustituir. Pero esto es un contrato; lo precisamos, y no es una cuestión de invertir o no invertir.

Felizmente, tenemos auditores, y hace unos días nos llegó una nota diciendo que, con esta deuda, dentro del presupuesto del Uruguay ya no hay más plata para pagar nada, porque ya se acabó el rubro. Bueno, pero nosotros hicimos un contrato, y no puede ser que a la otra parte le digamos que ya no hay más dinero para entregarle. Entonces, muchas veces en los mandos medios hemos chocado con eso. Ayer vinieron dos contadores diciendo que no hagamos nada más porque en todo el año no tenemos ni siquiera los U$S 500.000 que pidió el Ministro de Economía y Finanzas. No sé dónde los van a imputar, es un problema para los contadores; pero esta es una obligación y si no la cumplimos estos acreedores tienen todo el derecho de ejercer judicialmente todas las sanciones que nos van a venir por este asunto.

Se le dice todo el tiempo a la empresa que somos los amigos, que piensen en el Uruguay, que no se jueguen con Hidrovía porque nosotros somos mucho mejores, que el Uruguay quiere dragar y hacer otros proyectos, que quiere cumplir sus obligaciones y las posteriores en el Río Uruguay, etcétera, pero no le damos un peso. Entonces, se nos complica, y les hablo ya como quintero de Melilla, muy cerca de Cerrillos.

SEÑOR MICHELINI.- Voy a proponer que a la brevedad el señor Ministro Alfie y el señor Ministro de Relaciones Exteriores comparezcan a esta Comisión previo envío de la versión taquigráfica, con tres objetivos. En primer lugar, tengo la aspiración de que cuando se haga esta imputación de U$S 500.000, se agregue un cronograma de pagos, aunque sea con una mixtura de papeles públicos con dinero o incluso con la posibilidad del adelantamiento de una parte, aunque sea pequeña, de este préstamo posible de la Corporación Andina de Fomento. Pero me parece que una cosa es que una empresa siga trabajando con una voluntad de pago y un cronograma, y otra es mirar para arriba y dejar que sigan poniendo dinero, porque esto tiene un costo -como decía el otro día el Capitán Flangini- que no es sólo el personal que está arriba de la draga. Esa es, por un lado, la aspiración. Pagaremos los U$S 500.000, que prácticamente no es nada frente a la deuda, pero si les damos un cronograma de pago, algunos papeles públicos, etcétera, estamos demostrando nuestra voluntad y quizás a final del ejercicio de este año estemos en números menos rojos.

Además, como la información que tengo es que con respecto al canal del Puerto de Montevideo estamos al día, con la crisis que está viviendo el país, hay una muestra de que se quiere tener los puertos abiertos no sólo de palabra sino de hecho, ya que los canales están en condiciones. Esta Comisión se preocupa mucho del dragado del Río Uruguay, pero sin Martín García no vamos a ningún lado.

Por otro lado, me parece que hay que tener una actitud muy agresiva con respecto al tema de los canales, las participaciones de los tramos y demás. Yo quiero tener una regla única en el Río de la Plata. Más allá de las desprolijidades y demás, si la Argentina subió con el objetivo de tener subvención cero -esto será correcto o no, porque a veces si no hay subvención, el peaje es tan alto que entonces no hay comercio; nosotros queremos que haya libertad de comercio no sólo de palabra, sino también en los hechos- yo quiero regla única; por tanto, debe haber subvención cero a todos los canales. Después va a haber subvención cero a los canales que draga y administra la Argentina, y subvención importante -estamos hablando casi de un 60%- entre la Argentina y el Uruguay para el único canal en el que en cierta medida hay un acuerdo de subvención, porque en el resto, la Argentina aplica subvención cero. El Ministerio de Relaciones Exteriores tiene que ser muy agresivo y decir que hay una regla pareja. Si subvencionamos, tenemos que establecer cuánto, pero si no subvencionamos, que no sea que lo hacen ellos y después el Martín García lo subvencionamos nosotros. Digo esto porque no estoy tan seguro de que al final la subvención que la Argentina está pagando por el Martín García, no termina saliendo de los otros peajes.

Es cierto que en el Martín García se subvenciona cincuenta y cincuenta, ¿pero no le sale de lo anterior, del resto de los peajes? ¿Cuánto cobra la Argentina? Entonces, más allá de la discusión de los tramos y de los porcentajes -aspectos en los que nos tenemos que poner de acuerdo- por el global se está cobrando equis; se está cobrando por el Canal del Indio, por el Canal Mitre, por lo que va más arriba de Rosario, por el Martín García, etcétera. Entonces hagamos regla única. Ni la Argentina ni el Uruguay están en condiciones de pagar. Después habrá que poner dinero -más allá de esa regla única- para ciertos puertos del Río Uruguay, por lo menos hasta Paysandú o hasta Palmar en un primer tramo, o después hasta Fray Bentos y Paysandú. Ahí tenemos que subvencionar, pero ese es otro cantar.

Entonces me parece que tendríamos que enviar la versión taquigráfica, convocar a los dos Ministros y establecer un cronograma de pagos y una regla única, y si la regla única es subvención cero, afiliarnos a la subvención cero.

SEÑOR VIRGILI.- Señor Presidente: los delegados de la Comisión Administradora del Río de la Plata están en buenas relaciones con los Ministros de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas, de modo que sugeriría que primero hicieran ellos las tratativas y, luego, si es imposible llevarlas adelante, entonces intervendríamos nosotros. Digo esto para no apresurar tanto las cosas. Ahora, si dentro de un mes ven que las cosas no funcionan, entonces podríamos actuar nosotros para ayudarlos, por lo menos para que el país pueda pagar. Si ustedes vienen y a los veinte días nosotros estamos llamando, entonces intervenimos en cuestiones que competen a ustedes. Creo que hay que estar a las órdenes, pero no apresurarse; de lo contrario parecería que

ustedes no hubieran podido solucionar nada. Pienso que ustedes podrían continuar trabajando al menos por un mes más, para que las acciones no sean tan rápidas.

SEÑOR ZUMARAN.- Estamos trabajando todos los días para tratar de solucionar los problemas.

SEÑOR VIRGILI.- Pero todavía no han tenido un tratamiento de doble o nada: si no sale, esto se termina. ¿Se lo han dicho a ellos?

SEÑOR ZUMARAN.- A los Ministros les dijimos que esto se nos termina.

SEÑORA POU.- Voy a decir lo que entendí y ustedes me corregirán si es necesario.

Ustedes describieron en primer lugar cómo se vino generando la deuda y en qué momento el Uruguay y la Argentina despegaron. Expresaron que la Argentina viene manifestando una posición más proclive a pagar, si bien no ha pagado su deuda.

Además, según la progresión, a fin de año va a tener una deuda de algo más de dos millones, que no vamos a decir que es nominal pero que está encuadrada en un entorno de cifras más pagables. Lo que me preocupa es que nuestra progresión va en sentido inverso y conforme a que la deuda de la Argentina es más "pagable" -entre comillas- la nuestra empieza a ser medio impagable, y ya sin comillas. También interpreto que la gestión ante la Corporación Andina de Fomento no se ha dejado de lado, ni mucho menos. Me pareció entenderle al contador Morelli que se trata de algo que puede llevar seis, siete u ocho meses porque depende de aprobaciones, etcétera. Entre paréntesis, debo decir que si la gestión de la Corporación Andina de Fomento es exitosa, a ustedes les daría un respiro casi total porque, aparentemente, estaría pagándose la deuda más un año y poco más.

Pienso que como mejor escenario, habría que conseguir algo -luego veríamos qué- de aquí a seis o siete meses para ver qué pasa con la Corporación Andina de Fomento. Si esa gestión fracasa, el escenario sería otro. Interpreto que habría que conseguir algo -por eso le preguntaba al señor Presidente si habían explorado la posibilidad de otros temas financieros- mientras tanto esperamos. Entiendo que es distinto que esta gente nos espere sabiendo que lo de la Corporación Andina de Fomento está medianamente encaminado, pero habría que emitir alguna señal, es decir, una mínima guiñada de buena voluntad, que sé que es difícil. Y atento a lo que decía el señor Ministro en cuanto a que no tiene disponibilidad de caja, considero que habría que buscar otros instrumentos financieros.

No me deja de preocupar lo que en algún momento le pregunté al Presidente de la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata -y no sé si éste me entendió- en cuanto a qué era lo que nos podía pasar. Jurídicamente, me pregunto de qué puede ser responsable el Uruguay en el caso de que la empresa resuelva irse. ¿Cuál sería nuestra responsabilidad real? Estoy segura de que sería mucho peor de lo que debemos.

SEÑOR BALIERO.- Eso surge del contrato firmado entre la empresa y la Comisión Administradora del Río de la Plata. Al contrato debe adicionarse una Nota Reversal que fue hecha a instancias del Uruguay. Siempre hemos tenido fama de mejores pagadores que los argentinos, aunque ahora en este tema estamos al revés. Obviamente, la Comisión no tiene recursos auténticos y el único recurso auténtico para pagar el Canal es el peaje, como ya fuera explicado por el doctor Zumarán y el contador Morelli. Lo que no se puede imputar a los U$$ 10:000.000 por parte del peaje es el aporte de los Estados.

El contrato establece ciertos vencimientos, pero lamentablemente no tengo aquí el contrato y no puedo decirlo de memoria. La empresa, con creces, ha tenido no sólo la posibilidad de suspender las obras, sino también de iniciar juicio de rescisión, por lo que las consecuencias serían graves.

No se trata sólo de lo que se debe, sino de lo que queda por pagar del contrato, más lucro cesante, más intereses, es decir, que esto saldría una fortuna. En este caso, la Nota Reversal dice que el Estado que genera la deuda por no pago del aporte a la CARP, es el que debe soportar la deuda, en la proporción correspondiente. O sea que, en este caso, las consecuencias recaerían sobre el Uruguay en mayor medida que sobre la Argentina, en tanto la deuda de este país sea menor. Estamos ante una situación difícil, más aún si esto se sigue acrecentando, porque somos los principales deudores.

Jurídicamente, el contrato es entre la Comisión Administradora del Río de la Plata, persona jurídica internacional, y el concesionario. Como ya se explicó, la referida Comisión paga peaje parte y el resto lo pagan los Estados. Hay Notas Reversales, compromisos internacionales entre la Argentina y el Uruguay, que establecen que cada Estado es responsable por el no vertido de los correspondientes aportes. O sea que, en este caso, infelizmente la peor situación es para el Uruguay, y si no se llegara a un acuerdo, deberíamos pagar mucho más.

No sólo debe pensarse en el dinero que podemos perder, sino en la inversión ya hecha -los U$$ 100:000.000 puestos y los U$$ 20:000.000 de mantenimiento- en las multas, los recargos y en todas las consecuencias del incumplimiento contractual. Pero más importante que eso sería la pérdida para la economía del país, por la pérdida de Martín García, si eso llegara a concretarse. Por supuesto que la Comisión Administradora del Río de la Plata tiene planes de contingencia para eso y el Canal no se termina en un año ni mucho menos.

Debo decir que la relación con la empresa ha sido buena y durante todos estos años el tema se ha ido llevando. Dentro de su derecho y de acuerdo con el contrato, han intimado el pago, han anunciado que si no se pagaba antes de tal fecha iniciarían las gestiones para la constitución del Tribunal Arbitral Internacional que dirimiría el conflicto, pero a último momento hemos conseguido U$S 100.000 o U$S 200.000, la Argentina y el Uruguay han pagado y se ha ido postergando este asunto. Pero lo cierto es que, como señaló el contador Morelli, la deuda es muy grande e inmanejable para la empresa.

SEÑOR MORELLI.- El señor Senador Virgili decía que ya que nuestra relación con los Ministerios de Economía y Finanzas y de Relaciones Exteriores era buena, quizás podríamos dar un poco de tiempo. En tal sentido advierto que, efectivamente, nuestra relación es buena y que por ello conseguimos U$S 500.000, aunque es una suma totalmente insuficiente. Esto indica que sólo por la bondad de la relación no vamos a tener éxito.

Por lo tanto, considero importante la sugerencia del señor Senador Michelini en cuanto a que ustedes podrían ayudarnos a través de una gestión, principalmente, con el Ministerio de Economía y Finanzas, ya que el Ministerio de Relaciones Exteriores está

totalmente de acuerdo con nosotros. Incluso, mantenemos un contacto muy fluido con el Ministro Opertti, quien está realizando gestiones paralelas sobre este tema a nivel del Ministerio de Economía y Finanzas.

En definitiva, me parece que lo importante es lograr que el Ministerio de Economía y Finanzas ayude en un tema que ya pasó a ser deuda externa. Nosotros hablamos simplemente de la sustitución de una obligación contraída mediante una licitación pública internacional -mucho antes de que ingresáramos nosotros- con todas las garantías. En ese sentido, no se trataría de una nueva deuda que contraería el país.

En cuanto a la pregunta de la señora Senadora Pou acerca de qué podría pasar, considero que ya fue respondida por el doctor Baliero. Esta gente tiene derecho a cobrar, de cualquier forma, los cuatro años que todavía tienen por delante según el contrato, por lo que aun estando en Holanda, cobrarían como si hubieran hecho el trabajo. A eso hay que sumar lo derivado del lucro cesante, el daño moral, etcétera, que no se quién en su momento estimó en U$S 25:000.000. Esto es lo que costaría a los dos países -obviamente, nos interesa el Uruguay- si se abandonan las obras, más allá de perder el Canal.

SEÑOR VIRGILI.- Aclaro que no tengo ninguna objeción. Como se planteó, podemos invitarlos o llamarlos por teléfono para que sepan lo que está pasando. Insisto en que si ustedes piensan que eso es lo mejor, yo no me opongo; a mí me interesa que se solucione el problema.

SEÑOR ZUMARAN.- El doctor Baliero me hace acordar que en la última reunión que tuvimos con la empresa el jueves pasado en el Ministerio de Relaciones Exteriores, uno de sus representantes mencionó la posibilidad de recibir dinero con Bonos y con Certificados del Banco de la República. El inconveniente que vemos es que éstos están cotizando al 99%, por lo que no es mucha la ventaja. Inmediatamente, llamé al Ministerio y trasmití este dato, ante lo cual se me preguntó con qué porcentaje. Confieso que no quise hablar más porque no quería cerrar el tema; se me ocurre que es el Ministerio de Economía y Finanzas quien debe manejar ese punto. Creo que nadie va a aceptar U$S 6:000.000 en Bonos, pero podríamos encontrar algún sistema que nos ayude. El problema es que dentro de dos o tres meses se va a presentar nuevamente el inconveniente, por lo que considero que debe buscarse una solución de fondo.

Está claro que ahora hay que pagar, con Bonos o con lo que sea. En tal sentido, hemos hecho varios planteos, incluso antes de que se lo comunicáramos al Ministro Opertti.

Dijimos que precisábamos refinanciar todo el tema de los canales en el Río de la Plata. De otra forma, saldremos del paso momentáneamente y a los tres meses tendremos que volver a la Comisión a pedir más dinero. Estas cosas nos enseñan que debemos buscar otra salida. Sé que la situación con la Argentina es difícil políticamente. Sé que todo esto se vino abajo cuando terminó el gobierno de De la Rúa; luego se nos dijo que había que esperar, porque no se sabía qué autoridades iban a resultar electas. De manera que mantuvieron eso. Después, cuando asumió el nuevo Gobierno, inmediatamente, en el mes de julio, volvimos a plantear el problema de fondo, relacionado con la competitividad de ambos canales y con el cambio del sistema de los tramos, etcétera.

Sé que hoy la Argentina y el Uruguay están viviendo problemas muy difíciles, como son los relacionados con el gas y con el MERCOSUR, temas que son realmente trascendentes y que tienen -por así decirlo- un mayor costo. Pero para nuestro problema, necesitaríamos tener una acción más firme con el Gobierno argentino para, de alguna manera, bajar la cuenta y que este problema no persista.

Creemos que habrá que decir a las empresas que bajen un poco sus precios, porque cuando esto se hizo, en la zona del Río de la Plata parecía que los dólares no importaban, lo que cambió sustancialmente después de la crisis. Entonces, el precio de la tonelada ahora es distinto. Por eso, creemos que se podría obtener un abaratamiento en el servicio de mantenimiento, pues en el Río de la Plata los precios han bajado. Claro que no podemos pedir a la empresa bajar esto si no le pagamos.

SEÑOR MORELLI.- Me gustaría hacer una pequeña referencia al tema de los subsidios, al que se ha referido el señor Senador Michelini.

Un barco que ingresa al océano con destino a Rosario, debe recorrer 562 kilómetros. Los primeros 200 kilómetros, que van hasta la ciudad de La Plata, navega por canal argentino, que mantiene esta empresa que cobra el subsidio, Hidrovía. No hay canal uruguayo posible. El Tratado del Río de la Plata dice que quien construye, administra, y si administra, cobra. Igualmente, debemos recordar que la soberanía es compartida.

Siguiendo con el planteo, esa parte se lleva el 44% del peaje que se cobra al barco que va hasta la ciudad de Rosario. Después, vienen 292 kilómetros que van desde La Plata hasta San Pedro, y ahí sí se puede ir por el Mitre o por el Martín García. Esa parte lleva el 17% del porcentaje total del Canal. En lo que respecta al segundo tramo, que va desde La Plata hasta San Pedro, debemos decir que un barco tiene la opción de ir por el Martín García o por el Mitre. Si va por este último, vuelve a cobrar la empresa que cobró por el primer tramo, Hidrovía.

El tercer tramo va desde San Pedro hasta San Martín, Paraná Norte, que ya es en aguas interiores argentinas, y también cobra la misma empresa, Hidrovía. Los ingresos anuales pueden estimarse en alrededor de U$S 70:000.000 que cobran por peaje, U$S 40:000.000 del subsidio que le acaban de suspender, y otro subsidio que le da la Argentina: por cada barco que venga por Martín García, la subsidian como si hubiera ido por el Mitre; pero es un subsidio en el cual nosotros, como uruguayos, no tenemos mucho derecho a inmiscuirnos, porque es un contrato de subsidio y un contrato de concesión que ha realizado la República Argentina con una empresa.

SEÑOR MICHELINI.- En la medida en que hay una tarifa, según los tramos que se recorren, se va pagando porcentualmente, y cuando se recorre el Martín García, se paga un porcentaje de esa tarifa. Me parece que, como buenos vecinos, para no subirle al total del recorrido que se hace, lo lógico sería que en los tramos en que se draga mucho, los porcentajes de esa tarifa sean mayores, y en los tramos en que se draga menos, se pague menos. Obviamente, el tramo que está más cerca al Océano Atlántico se draga mucho menos. Entonces, me parece que si la Argentina -independientemente de que por el último canal, cuando va hasta San Martín, haya algunos subsidios o haya algún dinero que paga por recorrer sus canales- tomó la decisión de subir los peajes para no dar subsidios, esa debe ser una regla única para los dos países. Después tal vez no se llegue a ese objetivo, pero lo que

no puede ser es que el Uruguay está pagando un porcentaje muy alto de subsidios para el tramo que coadministra, cuando la Argentina subió las tarifas para tener una regla que era no pagar subsidios.

Sé que esto es más complejo que como lo estoy explicando, pero si la idea es que el comercio que va por los mares "autopague" -para no pedirle a la sociedad- el dragado, es decir que en definitiva los productos paguen el dragado y no los ciudadanos de otra manera, también para el caso del Martín García debe ser así. En todo caso, si tengo que elegir destinar un dinero para dragar, creo que habría que elegir los puertos del río Uruguay y tratar que el Martín García se autosostenga con su propio peaje.

SEÑOR ZUMARAN.- Creo haber contestado las inquietudes y preguntas que nos hicieron, y pensamos realmente que la idea es que si mantenemos esta situación algunos meses más, esto termina mal; se va a ir aumentando esta deuda uruguaya y se pone en grave riesgo el Martín García. Después de haberlo visto en sus orillas y navegando, puedo decir que al Uruguay le es muy importante mantenerlo. Hay toda una zona litoraleña del país, con muchos granos, citrus, madera, etcétera, que se puede ver afectada, porque creo que muchas de estas producciones sufrirían un golpe muy grande si el único puerto que nos queda es Montevideo y hay que venir en camión. Es más, ni siquiera tenemos carreteras para hacerlo ni podemos meter todo eso dentro del Puerto de Montevideo.

De modo que esta descentralización de puertos, que el Uruguay no ha tenido en su historia y que viene a tener a partir de 1999, es algo realmente histórico, que nos está costando mucho, porque fue muy difícil conseguir que los argentinos nos aceptaran esto y meternos en el Río de la Plata en condiciones de igualdad. El precio que estamos pagando son estos porcentajes, que son ridículos, que nos están costando y que hay que pararlos, pero los pasos dados fueron realmente muy buenos. Tener un puerto de ultramar en Nueva Palmira es realmente importantísimo para la producción de toda nuestra zona litoraleña. Para la política, un Canal nuestro con administración nuestra -soberanía ya la teníamos- es importante. Es gente de la Prefectura uruguaya la que controla. Teniendo en cuenta las condiciones que se establecían al principio de la década del noventa, no se podía pensar que la Prefectura uruguaya le iba a estar diciendo a Zeballos que tal barco entraba o no, que ingresaba tal día, que pagaba tanto y qué debía hacer. Se trata de algo que hacemos todos los días, pero no percibimos realmente la importancia histórica que eso tiene.

Por otra parte, debemos tener en cuenta a la gente que trabaja y que ha hecho sus inversiones. Hay un puerto privado, M'bopicuá, que ha realizado inversiones enormes y ante esta situación, se nos ha estado llamando por teléfono para realizar una reunión. Les hemos pedido que esperen un poco, pero la situación real es que ese puerto tampoco funciona. Considero que la inquietud de la Comisión es muy importante y debo decir que a nosotros se nos están acabando las posibilidades de resolución.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, agradecemos la presencia de la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 15 y 38 minutos)